

## Vasúthistória Évkönyv 1993

Szerkesztette: Mezei István. Megjelent a  
Közlekedési Dokumentációs Rt.  
gondozásában 1993-ban

A jubileumi emlék-füzetcskéek után a vasúttörténeti tanulmányokat 1988-ban sikerült kötetnyi egységbe foglalni, amikor első ízben jelent meg a Vasúthistória Évkönyv. Ezt azóta éves rendszersséggel követik az újabb kiadványok, amelyekben állandó szerzőgárda publikál a vasúttörténet szinte minden ágában.

A legújabb műben is rendkívül bő a választék: vasúthálózati áttekintés, Baross-életrajz, főműhely-, kocs-, mozdonytörténet, hidak, épületek, kulturális egyesületek – mind-mind az immár százhuszonöt esztendőes Magyar Államvasutak történetéből. Ismertetésünk aligha alkalmas arra, hogy minden tanulmányba betekintést nyújtson, átfogó kritikai megjegyzésekre pedig – éppen a recenzens témánk iránti viszonylag újabb keletű érdeklődése miatt – nem vállalkozhatunk. A Vasúthistória Évkönyvek azonban a magyar vasúttörténet oly jelentős kézikönyvei, hogy bemutatásuk semmiképpen sem hiányozhat gyönyörű rovatunkból...

Ez a kiadvány is – természetesen – a Magyar Államvasutakat ünnepli annak 125. évfordulóján. Így került a borító előlapjára a MÁV középponti pályaudvarának korabeli fényképe. Rochlitz Gyula és Fekete-házy János alkotását éppen százöt év adták át a közforgalomnak, és a mai napig – immár száz esztendeje Keleti-pályaudvar-ként – az ország legnagyobb forgalmú állomása.

Egy ilyen évforduló mindig viszonylag nagyobb feladatot ró a szerzőkre: nem szabadon választott időhatárok között, ha-

nem a korszak egészét (jelen esetben százhuszonöt évet) felölelően kell bemutatniuk a kutatott téma történetét.

Az időrend miatt feltétlenül az elejére kívánczok, terjedelme alapján azonban csak szerény bevezetés lehet *Koltai Mariann* dolgozata (Magyarország vasúthálózata a MÁV megalakulása előtt). A cikk nem több, mint az 1868-ig megépített vasútvonalak és tervezetek felsorolása, évszámmal és kilométerhosszal. Kifogásainkat szaporítja, hogy már az első oldalakon súlyos tévedésre bukkanunk: Magyarország második vasútvonalát, a Bécsújhely (akkor még csak Neustadt) és Sopron közötti 27 kilométeres pályát nem a Déli Vasút (majd csak 1858-ban alapítják), hanem a Sopron – Bécsújhelyi Vasúttársaság építette meg (1847. augusztus 20.), és a forgalom lebonyolítója a Wien – Gloggnitzer Eisenbahn Gesellschaft volt.

*Udvarhelyi Dénes* ezúttal Baross Gábor életrajzával jeleskedik. A „vasminiszter” államtitkári és miniszteri pályafutása alatt (1883–1892) fővonalak és helyi érdekű vasutak építésével, valamint a magánvasutak államosításával épült ki a MÁV európai mértékkel mérve is sűrű és (akkor) korszerű vonalhálózata. Érdeme a tanulmánynak, hogy nemcsak a kritikátlanul dicsérő életrajzokat, hanem Szabó Jenő (Baross egykori beosztottja), a miniszter hírnevét jócskán dehonesztáló, műveit is feldolgozta. Szabó támadta Baross kíméletlenül államosító törekvései miatt (a „vasminiszter” valóban bekebelezett olyan magánvasutakat is, pl.: Budapest – Pécs Vasút, amelyek állami támogatás nélkül, de a MÁV tarifarendszerét elfogadva működtek), de a miniszter másik nagy alkotását, a zónatarifát sem nézte jó szemmel... Baross



a zónát, a személyforgalmi díjszabás reformját, 1889. augusztus 1-jén vezette be, és ezzel azonnal a kritikák keresztüzébe került. A zónatarifa viszont fényesen bevált, annak ellenére, hogy valóban több ellentmondást tartalmazott. Így a Mezőtúrról Mezőberényig megváltott jegy 15 krajcárba került, míg az ugyanazon a vonalon, ellenkező irányban fekvő Szolnokra (az út csak három kilométerrel hosszabb) 75 krajcárért lehetett eljutni... A zóna sikerét azonban nemcsak a 215%-os utaslétszám-emelkedéssel és az évi tízmillió forintos többletbevétellel jellemezhetjük. A zóna-rendszerrel alakult ki az elővárosi forgalom és a bevásárló turizmus, ezzel elsősorban Budapest és a távolabbi regionális központok (Pozsony, Szombathely, Miskolc, Szabadka) rendkívül dinamikusan fejlődtek.

*Botlik László* rendkívül nehéz feladatot old meg sikeresen, ugyanis terjedelmes tanulmányában a MÁV mozdonytörténetét nyújtja az olvasónak. A rengeteg mozdony sorozat műszaki adatai mellett táblázatba kerültek a Magyarországon alapított, illetve itt építkezett vasúttársaságok és a Déli Vasút 1932-ben állami kezelésbe vett mozdonyai is. Az első magyar vasutak főleg városokról elnevezett mozdonyaitól (ezeket még nem tudatosan tervezték, egyszerűen csak Stephenson gőzöseit másolták) a V 63-asokig iszonyú hosszú a sor! A szerző nemcsak bemutatja az egyes sorozatokat, hanem a vasúttörténet fontos csomópontjainál (világháborúk, forradalmak, világválság) rendszeresen utal a politikai, gazdasági háttérre is.

Botlik kiváló munkáját *Villányi György* tanulmánya (A Magyar Államvasutak vontatójárműveinek jelölési és pályaszámrendszerei) követi. Aligha gondolnánk, de a járművek pályaszámozása – ropant érdekes téma! A legfontosabb évszám 1911 – ekkor tértek át az osztálybasorolásról a sorozatjelölésre. Előbbinél az osztályokat római számok jelölték, és ezek első

sorban a mordonyok rendeltetésére utaltak: I osztály: gyorsvonati, II: személyvonati, III: tehervonati, IV: hegyi... XII: helyiérdekű vasúti mozdonyok. A római számú osztályjelölést egy kisbetű követte, ami a típusok megkülönböztetésére szolgált. Az 1909-ben elkészült háromcsatlós (eredetileg) tehervonati mozdony azonban már IIIu jelölést kapott, azaz a sok új sorozat jelölésére kevésnek bizonyult az ábécé. Ez tette szükségessé az 1911. évi reformot. Az akkor bevezetett sorozatjelölés, néhány módosítással, a mai napig használatos.

A gőzösknél az első három, a dízel és a villamos mozdonyoknál az első két szám határozza meg a sorozatot; a másik három (néha négy) a pályaszámot. A pályaszámozás érdekessége, hogy minden szám jelent valamit. Így az előbb említett IIIu osztályú mozdony sorozatjelölésében az első szám a 3, mert három hajtott kereke van, a második szám 2, mert tengelyterhelése alapján a második osztályba tartozik (12,3 – 14,4 tonna), és a harmadik szám 4, egyszerűen az időrendet követve. Ezzel kapjuk meg a 324 sorozatot, amelyből egyébként a legtöbb mozdony készült.

A rendkívüli alapos munka nemcsak „soroz”, de közli a különböző korszakokban használt táblák (és azon a betűk) méreteit, és megmagyarázza az igen talányos hadijeltáblák jelentését is. Legérdekesebb része mégis egy táblázat: MÁV mozdonyok szétosztása az I. világháború után. (Persze tudnunk kell, ekkor nem is elsősorban szétosztás történt.) A 4982 gőzmozdonyból 1953 került Romániába (39.2%), és csak 1666 maradt a trianoni határokon belül (33.5%). Tegyük hozzá: Erdély vasúthálózata – hegyvidéki fekvése miatt – lényegesen ritkább volt az ország más részeinél. Az esztelen szomszéd a tizenkilences pesti megszállás idején vitt mindent, amit mozgítani tudott. „Lábakélt” a 203 sorozatból hatnak, a 301-ből tizenötnek, pedig szerte a dák őshazában nem volt olyan sín, ame-

lyik elbírt volna ezeket. Sajnos, Bandholtz keze nem ért el a pályaudvarokig...

*Szécsey István* a különböző rendeltetésű kocsik, *Varga Károly* a főműhelyek történetével foglalkozik. Alapvető fontosságú *Keller László* (Vasútvillamosítás a MÁV-nál) és *Horváth Ferenc* (A MÁV nevezetesebb vasútvonal építései) tanulmánya is. Az említetteken kívül a Vasúthistória Évkönyv 1993-as évkönyvében publikál még:\*

*Árva Kálmán–Öry László és Szegő Ferenc* (a MÁV szervezeti tagozódása a 125 év során),

*K. Juhász Erzsébet* (a MÁV a számok tükrében),

*Nemeskéri-Kiss Géza* (hídépítés),

*Gombár György–Kiss Zsuzsanna–Kubinszky Mihály–Kummer István* (a MÁV magasépítése a 125 év során),

*Ragó Mihály* (távközlő és biztosítóberendezések),

*Czére Béla* (a legrövidebb eljutási idők),

*Bábiczy László* (a MÁV munkavállalói biztosítása),

*Frisnyák Zsuzsa* (kulturális és művelődési egyesületek) és

*Heller György* (a vasúthistória „filozófiai” háttere).

Az ismertetéseket

Nagy Tamás készítette

\* Zárójelben a témát, – nem a pontos címet közöljük!